
01001960408050012



3141

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ **Αρ. Φύλλου 196**

4 Αυγούστου 2005

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ. 139

Διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος: Εναρμόνιση της Οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 (L 110/20.4.2000).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 (Α΄ 34), όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α΄ 101), και του άρθρου 4 του ν. 1338/1983, όπως αυτό αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ. 4 του ν. 1440/1984 (Α΄ 70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α΄ 101), 31 του ν. 2076/1992 (Α΄ 130), 19 του ν. 2367/1995 (Α΄261) και 22 του ν. 2879/2000 (Α΄ 21).

2. Τις διατάξεις του π.δ./τος 81/2002 (Α΄ 57) με τις οποίες τα Υπουργεία Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών συγχωνεύθηκαν στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών.

3. Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄ 137), όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α΄ 154) και αντικαταστάθηκε από το άρθρο 1, παρ. 2α του ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

4. Την υπ’ αριθμ. Δ15/Α/Φ19/οικ.4889/2004 (Β΄ 528) απόφαση του πρωθυπουργού και Υπουργού Ανάπτυξης περί ανάθεσης αρμοδιοτήτων στους Υφυπουργούς Ανάπτυξης Γεώργιο Σαλαγκούδη και Ιωάννη Παπαθανασίου.

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Την υπ’ αριθμ. 91/2004 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας μετά από πρόταση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Ανάπτυξης καθώς και Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι
Γενικές Διατάξεις

Άρθρο 1
(άρθρο 1 της οδηγίας)

1. Σκοπός του παρόντος διατάγματος είναι η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις διατάξεις της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 110/1 της 24.4.2001).

2. Ειδικότερα καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται για να επιτευχθεί, στο κοινοτικό έδαφος, η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος όπως περιγράφεται στο παράρτημα Ι του παρόντος.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις αφορούν το σχεδιασμό, την κατασκευή, τη θέση σε λειτουργία, την αναβάθμιση, την ανακαίνιση, την εκμετάλλευση και τη συντήρηση των στοιχείων του συστήματος αυτού, τα οποία θα τεθούν σε λειτουργία μετά τη έναρξη ισχύος του παρόντος, καθώς και τα επαγγελματικά προσόντα και τις συνθήκες υγείας και ασφάλειας του προσωπικού που συμβάλλει στην εκμετάλλευση του συστήματος.

3. Η επιδίωξη του στόχου αυτού πρέπει να οδηγήσει στον καθορισμό ενός ελαχίστου επιπέδου τεχνικής εναρμόνισης και:

α) να επιτρέψει τη διευκόλυνση, τη βελτίωση και την ανάπτυξη των διεθνών σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και με τις τρίτες χώρες·

β) να συντελέσει στην προοδευτική υλοποίηση της εσωτερικής αγοράς εξοπλισμού και υπηρεσιών κατασκευής, ανακαίνισης, αναβάθμισης και λειτουργίας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος·

γ) να συντελέσει στη διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Άρθρο 2
(άρθρο 2 της οδηγίας)

Για τους σκοπούς της παρόντος διατάγματος, νοούνται ως:

α) «συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο το οποίο περιγράφεται στο παράρτημα Ι του παρόντος και απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, η οποία είναι ειδικά κατασκευασμένη ή αναβαθμισμένη για συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές και συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, και από τροχαίο υλικό, σχεδιασμένο να κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής,

β) «διαλειτουργικότητα»: η ικανότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος να επιτρέπει

την ασφαλή και συνεχή κυκλοφορία αμαξοστοιχιών, επιτυγχάνοντας τις απαιτούμενες επιδόσεις στις συγκεκριμένες γραμμές. Η ικανότητα αυτή βασίζεται στο σύνολο των κανονιστικών, τεχνικών και λειτουργικών προϋποθέσεων, που πρέπει να τηρούνται προκειμένου να πληρούνται οι βασικές απαιτήσεις,

γ) «υποσυστήματα»: το αποτέλεσμα της υποδιαίρεσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, όπως αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος. Τα υποσυστήματα, για τα οποία πρέπει να καθορίζονται βασικές απαιτήσεις, είναι διαρθρωτικής ή λειτουργικής φύσεως,

δ) «στοιχεία διαλειτουργικότητας»: κάθε βασικό στοιχείο, ομάδα στοιχείων, υποσύνολο ή πλήρες σύνολο υλικών ενσωματωμένων ή προοριζόμενων να ενσωματωθούν σε ένα υποσύστημα, από το οποίο εξαρτάται άμεσα ή έμμεσα η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος. Η έννοια του «στοιχείου» καλύπτει στοιχεία υλικά όσο και άϋλα, όπως το λογισμικό,

ε) «βασικές απαιτήσεις»: το σύνολο των προϋποθέσεων που περιγράφονται στο παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος, στις οποίες πρέπει να ανταποκρίνονται το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα, και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών,

στ) «ευρωπαϊκή προδιαγραφή»: μια κοινή τεχνική προδιαγραφή, μια ευρωπαϊκή τεχνική έγκριση ή ένα εθνικό πρότυπο με το οποίο έχει μεταφερθεί ένα ευρωπαϊκό πρότυπο, όπως ορίζεται στο άρθρο 1 σημεία 8 έως 12 της οδηγίας 93/38/ΕΟΚ και το άρθρο 2 του κεφ. Α΄ του π.δ. 57/2000 (Α΄ 45) όπως ισχύει,

ζ) «τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας» εφεξής καλούμενες «ΤΠΔ»: οι προδιαγραφές που ισχύουν για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος προκειμένου αυτό να ανταποκρίνεται στις βασικές απαιτήσεις και να εξασφαλίζεται η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,

η) «κοινός αντιπροσωπευτικός οργανισμός»: ο οργανισμός στον οποίο συμμετέχουν αντιπρόσωποι των διαχειριστών της υποδομής, των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και της βιομηχανίας, και ο οποίος είναι επιφορτισμένος με την εκπόνηση των ΤΠΔ.

Διαχειριστής της υποδομής στην Ελλάδα, είναι ο οριζόμενος στο άρθρο 5 του π.δ. 41/2005 (Α΄ 60).

θ) «κοινοποιημένοι οργανισμοί»: οι οργανισμοί που είναι επιφορτισμένοι με την αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή τη διεξαγωγή της διαδικασίας ελέγχου «CE» των υποσυστημάτων,

ι) «θεμελιώδεις παράμετροι»: κάθε κανονιστική, τεχνική ή λειτουργική προϋπόθεση, καίρια για τη διαλειτουργικότητα, η οποία αποτελεί αντικείμενο απόφασης με βάση τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2 της Οδηγίας 2001/16/ΕΚ πριν από την εκπόνηση σχεδίων ΤΠΔ από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό,

ια) «ειδική περίπτωση»: κάθε τμήμα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος για το οποίο χρειάζονται ειδικές, προσωρινές ή οριστικές, διατάξεις στις ΤΠΔ εξ' αιτίας περιορισμών γεωγραφικών, τοπογραφικών, αστικού περιβάλλοντος ή συνοχής με το υπάρχον σύστημα. Σ' αυτό μπορεί να περιλαμβάνονται, ιδίως, οι σιδηροδρομικές γραμμές και τα δίκτυα που είναι αποκομμένα από το δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας, το περιτύπωμα, το εύρος της γραμμής ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών καθώς και το τροχαίο υλικό που προορίζεται αποκλειστικά και μόνο για τοπική, περιφερειακή ή ιστορική χρήση και το τροχαίο υλικό προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες, υπό την προϋπόθεση ότι το υλικό αυτό δε διασχίζει σύνορα μεταξύ δύο κρατών μελών,

ιβ) «αναβάθμιση»: σοβαρές εργασίες μεταβολής ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος για τις οποίες χρειάζεται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, κατά την έννοια του άρθρου 14 παράγραφος 1 του παρόντος,

ιγ) «ανακαίνιση»: σοβαρές εργασίες υποκατάστασης ενός υποσυστήματος ή τμήματος ενός υποσυστήματος για τις οποίες χρειάζεται νέα έγκριση θέσης σε λειτουργία, κατά την έννοια του άρθρου 14 παράγραφος 1 του παρόντος διατάγματος,

ιδ) «υπάρχον σιδηροδρομικό σύστημα»: το σύνολο, που απαρτίζεται από τη σιδηροδρομική υποδομή, συμπεριλαμβανομένων των γραμμών και των μόνιμων εγκαταστάσεων, του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου, και από το τροχαίο υλικό κάθε κατηγορίας και προέλευσης που κυκλοφορεί επί της υποδομής αυτής.

Άρθρο 3
(άρθρο 3 οδηγίας)

1. Οι διατάξεις του παρόντος αφορούν κάθε υποσύστημα, στα στοιχεία διαλειτουργικότητας, τις διασυνδέσεις και τις διαδικασίες καθώς και τις προϋποθέσεις γενικής συνοχής του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος που απαιτούνται για την επίτευξη της διαλειτουργικότητάς του.

2. Οι διατάξεις του παρόντος εφαρμόζονται με την επιφύλαξη άλλων σχετικών κοινοτικών διατάξεων. Ωστόσο, στην περίπτωση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, η πλήρωση των βασικών απαιτήσεων ενδέχεται να απαιτεί τη χρήση ιδιαίτερων ευρωπαϊκών προδιαγραφών που θα καταρτιστούν προς το σκοπό αυτό.

Άρθρο 4
(άρθρο 4 της οδηγίας)

1. Το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, τα υποσυστήματα και τα στοιχεία διαλειτουργικότητας, συμπεριλαμβανομένων των διεπαφών, πρέπει να πληρούν τις σχετικές βασικές απαιτήσεις.

2. Οι πρόσθετες τεχνικές προδιαγραφές οι οποίες αναφέρονται στην παράγραφο 4 του άρθρου 10 του κεφ. Γ΄ του π.δ. 57/2000 (Α΄ 45), όπως ισχύει, που συμπληρώνουν τις ευρωπαϊκές προδιαγραφές ή άλλα πρότυπα που χρησιμοποιούνται στην Κοινότητα, δεν πρέπει να αντιβαίνουν στις βασικές απαιτήσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ
Τεχνικές προδιαγραφές διαλειτουργικότητας

Άρθρο 5
(άρθρο 5 της οδηγίας)

1. Κάθε υποσύστημα αποτελεί αντικείμενο μιας ΤΠΔ, Όταν χρειάζεται, ιδίως για να αντιμετωπιστούν ξεχωριστά οι κατηγορίες γραμμών, κόμβων ή τροχαίου υλικού, ή για να επιλυθούν κατά προτεραιότητα ορισμένα προβλήματα διαλειτουργικότητας, ένα υποσύστημα μπορεί ν' αποτε-

λεί το αντικείμενο περισσότερων ΤΠΔ. Στην περίπτωση αυτή, οι διατάξεις του παρόντος άρθρου ισχύουν και για το τμήμα του σχετικού υποσυστήματος.

2. Τα υποσυστήματα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ΤΠΔ. Η εν λόγω συμμόρφωση διατηρείται συνεχώς καθ' όλη τη χρήση κάθε υποσυστήματος.

3. Εφόσον είναι αναγκαίο και προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που αναφέρονται στο άρθρο 1 του παρόντος, κάθε ΤΠΔ:

α) αναφέρει το στοχευόμενο πεδίο εφαρμογής της (τμήματα του δικτύου ή του τροχαίου υλικού που αναφέρονται στο παράρτημα Ι, υποσυστήματα ή τμήματα υποσυστημάτων που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του παρόντος)

β) διευκρινίζει τις βασικές απαιτήσεις του σχετικού υποσυστήματος και των διεπαφών του με τα άλλα υποσυστήματα,

γ) καθορίζει τις λειτουργικές και τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούνται από το υποσύστημα και τις διεπαφές του με τα άλλα υποσυστήματα. Εάν χρειάζεται, οι εν λόγω προδιαγραφές μπορούν να διαφοροποιούνται ανάλογα με τη χρήση του υποσυστήματος, π.χ. ανάλογα με τις κατηγορίες γραμμών, κόμβων και/ή τροχαίου υλικού που προβλέπονται στο παράρτημα Ι του παρόντος,

δ) προσδιορίζει τα στοιχεία διαλειτουργικότητας και τις διεπαφές που πρέπει να αποτελούν αντικείμενο ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συμπεριλαμβανομένων των ευρωπαϊκών προτύπων, οι οποίες είναι αναγκαίες για να επιτευχθεί η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος,

ε) αναφέρει, σε κάθε υπό εξέταση περίπτωση, τις διαδικασίες αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας προς χρήση, όπου περιλαμβάνονται ιδίως οι οριζόμενες στην υπ' αριθμ. 93/465/ΕΟΚ απόφαση ενότητες, ή, ενδεχομένως, οι ειδικές διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να χρησιμοποιούνται για να αξιολογείται είτε η πιστότητα είτε η καταλληλότητα προς χρήση των στοιχείων διαλειτουργικότητας, καθώς και ο έλεγχος «CE» των υποσυστημάτων,

στ) προσδιορίζει τη στρατηγική εφαρμογής της ΤΠΔ. Πρέπει ιδίως να διευκρινίζονται τα διανυτέα στάδια για την προοδευτική μετάβαση από την υπάρχουσα κατάσταση στην τελική κατάσταση γενικευμένου σεβασμού της ΤΠΔ,

ζ) προσδιορίζει, για το προσωπικό που αφορά, τις προϋποθέσεις επαγγελματικών προσόντων και υγιεινής και ασφάλειας κατά την εργασία που απαιτούνται για την εκμετάλλευση και τη συντήρηση του υπόψη υποσυστήματος καθώς και για την υλοποίηση της ΤΠΔ.

4. Κάθε ΤΠΔ εκπονείται αφού εξετασθεί το υπάρχον υποσύστημα και αναφέρει ένα υποσύστημα-στόχο που μπορεί να επιτευχθεί προοδευτικά και εντός εύλογου χρονικού διαστήματος. Κατά τον τρόπο αυτό, η βαθμιαία θέσπιση των ΤΠΔ και η τήρησή τους παρέχουν τη δυνατότητα να επιτυγχάνεται προοδευτικά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

5. Οι ΤΠΔ διαφυλάσσουν προσηκόντως τη συνοχή του υπάρχοντος σιδηροδρομικού συστήματος στη χώρα. Για το σκοπό αυτό, μπορούν να προβλέπονται για κάθε ΤΠΔ ειδικές περιπτώσεις, τόσο σε θέματα υποδομής όσο και σε θέματα τροχαίου υλικού. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στο περιτύπωμα, στο εύρος των γραμμών ή στην απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών καθώς και στο τροχαίο υλικό προελεύσεως τρίτων χωρών ή με προορισμό τρίτες χώρες. Για κάθε ειδική περίπτωση, η ΤΠΔ προσδιορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής των στοιχείων της ΤΠΔ που αναφέρονται στα στοιχεία γ) έως ζ) της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου.

6. Οι ΤΠΔ δεν παρεμποδίζουν την έκδοση αποφάσεων του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών σχετικά με τη χρήση των υποδομών για την κυκλοφορία τροχαίου υλικού που δε διέπεται από τις ΤΠΔ. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει μετά από σχετική εισήγηση του διαχειριστή της υποδομής με την οποία αιτιολογείται πλήρως η πρότασή του, για τη χρήση ή μη της υποδομής για την κυκλοφορία του παραπάνω τροχαίου υλικού.

Άρθρο 6
(άρθρο 6 της οδηγίας)

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση του διαχειριστή της υποδομής μπορεί να ζητά, από την επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ:

α) κατά τη διάρκεια των εργασιών εκπόνησης σχεδίων ΤΠΔ, την εξέταση εναλλακτικών λύσεων, με βάση την εκτίμηση κόστους -οφέλους.

β) την επανεξέταση και ενημέρωση του καταλόγου των αντιπροσωπευτικών ενώσεων και οργανώσεων, των οποίων πρέπει να ζητείται η γνώμη για την κατάρτιση σχεδίων ΤΠΔ.

Άρθρο 7
(άρθρο 7 της οδηγίας)

1. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή της υποδομής, μπορεί να εγκρίνει τη μη εφαρμογή μιας ή περισσοτέρων ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν το τροχαίο υλικό, στις ακόλουθες περιπτώσεις και συνθήκες:

α) στα σχέδια νέας γραμμής, αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής ή σε κάθε στοιχείο που αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 του παρόντος, που βρίσκεται σε προηγμένο στάδιο ανάπτυξης ή για το οποίο εκτελείται ήδη σύμβαση κατά τη δημοσίευση αυτών των ΤΠΔ,

β) στα σχέδια ανακαίνισης, ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν το περιτύπωμα, το εύρος της γραμμής ή η απόσταση μεταξύ των αξόνων των γραμμών ή η τάση της ηλεκτροκίνησης που προβλέπονται από τις ΤΠΔ είναι ασύμβατες με εκείνες της υπάρχουσας γραμμής,

γ) στα σχέδια νέας γραμμής, ή ανακαίνισης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής, εκτελούμενης στο ελληνικό έδαφος, όταν το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι περίκλειστο ή αποκομμένο λόγω της θάλασσας από το σιδηροδρομικό δίκτυο της υπόλοιπης Κοινότητας,

δ) σε κάθε σχέδιο ανακαίνισης, επέκτασης ή αναβάθμισης ήδη υπάρχουσας γραμμής, όταν η εφαρμογή των εν λόγω ΤΠΔ, διακυβεύει την οικονομική βιωσιμότητα του έργου και/ή τη συνοχή του σιδηροδρομικού συστήματος στην Ελλάδα,

ε) όταν, κατόπιν ατυχήματος ή θεομηνίας, οι προϋποθέσεις γρήγορης αποκατάστασης του δικτύου δεν επιτρέπουν για τεχνικούς ή οικονομικούς λόγους τη μερική ή ολική εφαρμογή των αντίστοιχων ΤΠΔ,

στ) στα βαγόνια τα οποία προέρχονται ή κατευθύνονται

σε τρίτες χώρες και των οποίων το εύρος της γραμμής είναι διαφορετικό από το αντίστοιχο του κυρίου κοινοτικού σιδηροδρομικού δικτύου.

2. Σε όλες τις περιπτώσεις ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών γνωστοποιεί εκ των προτέρων στην Επιτροπή την πρόθεση της Ελλάδας να ζητήσει παρέκκλιση και διαβιβάζει φάκελο με τις ΤΠΔ ή τα τμήματα των ΤΠΔ που δεν επιθυμεί να εφαρμόσει, καθώς και τις αντίστοιχες προδιαγραφές που επιθυμεί να εφαρμόσει.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ
Στοιχεία διαλειτουργικότητας

Άρθρο 8
(άρθρο 8 της οδηγίας)

1. Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος διατάγματος τα στοιχεία διαλειτουργικότητας επιτρέπεται:

α) να διατίθενται στην αγορά μόνον εφόσον επιτρέπουν την υλοποίηση της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, τηρουμένων των βασικών απαιτήσεων,

β) να χρησιμοποιούνται στον τομέα χρήσης τους σύμφωνα με τον προορισμό τους και να εγκαθίστανται και συντηρούνται δεόντως.

2. Οι διατάξεις της προηγούμενης παραγράφου δεν παρεμποδίζουν τη διάθεση στην αγορά αυτών των στοιχείων για άλλες εφαρμογές.

Άρθρο 9
(άρθρο 9 της οδηγίας)

Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος διατάγματος, η διάθεση στην αγορά στοιχείων διαλειτουργικότητας, προορισμένων να χρησιμοποιηθούν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, είναι ελεύθερη και δεν επιτρέπεται η απαγόρευση, ο περιορισμός ή παρεμπόδιση διάθεσής τους στην αγορά, εφόσον αυτά πληρούν τις διατάξεις του παρόντος. Ειδικότερα, δε μπορεί ν' απαιτείται η διενέργεια ελέγχων που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα IV του παρόντος διατάγματος.

Άρθρο 10
(άρθρο 10 της οδηγίας)

1. Από την ημερομηνία ισχύος του παρόντος διατάγματος η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις θεωρείται δεδομένη όταν συνοδεύονται από τη δήλωση πιστότητας «CE» ή δήλωση καταλληλότητας χρήσης.

2. Η πιστότητα ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας προς τις σχετικές βασικές απαιτήσεις και ενδεχομένως η καταλληλότητα χρήσης του, καθορίζονται με βάση τους όρους που προβλέπει η αντίστοιχη ΤΠΔ, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν υπαρχουσών σχετικών ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

3. Ο Ελληνικός Οργανισμός Τυποποίησης ΑΕ (ΕΛΟΤ ΑΕ) δημοσιεύει τα στοιχεία αναφοράς των εθνικών προτύπων, στα οποία έχουν μεταφερθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

4. Ελλείψει ευρωπαϊκών προδιαγραφών και με την επιφύλαξη των διατάξεων της παραγράφου 5 του άρθρου 20 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από πρόταση του διαχειριστή της υποδομής κοινοποιεί στα άλλα κράτη-μέλη και στην Επιτροπή κατάλογο με τα πρότυπα και τις τεχνικές προδιαγραφές που χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων πριν τη δημοσίευση ΤΠΔ.

Άρθρο 11
(άρθρο 11 της οδηγίας)

Όταν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών μετά από εισήγηση του Κοινοποιημένου Οργανισμού ή του διαχειριστή της υποδομής διαπιστώνει ότι κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές δεν πληρούν τις βασικές απαιτήσεις ενημερώνει την Επιτροπή για ν' αποφασιστεί, σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 21, παράγραφος 2 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, η μερική ή πλήρης απόσυρση των προδιαγραφών αυτών από τις δημοσιεύσεις στις οποίες έχουν καταχωρηθεί ή η τροποποίησή τους.

Άρθρο 12
(άρθρο 12 οδηγίας)

1. Όταν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών διαπιστώνει, ύστερα από εισήγηση του Κοινοποιημένου Οργανισμού ή του διαχειριστή της υποδομής, ότι ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας το οποίο συνοδεύεται με τη δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, και διατίθεται στην αγορά και χρησιμοποιείται, ενδέχεται να μην ικανοποιεί τις βασικές απαιτήσεις, προβαίνει στις αναγκαίες ενέργειες, συνεργαζόμενος με το Υπουργείο Ανάπτυξης και τους παραπάνω οργανισμούς για τη λήψη κάθε αναγκαίου μέτρου, με σκοπό τον περιορισμό εφαρμογής του στοιχείου αυτού ή την απαγόρευση της χρήσης του ή την απόσυρσή του από την αγορά. Εν συνεχεία ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή για τα μέτρα που λαμβάνονται και αναφέρει τους λόγους που τα επιβάλλουν, διευκρινίζοντας, ιδίως, αν η έλλειψη πιστότητας προκύπτει από:

α) Μη τήρηση των βασικών απαιτήσεων.

β) Κακή εφαρμογή των ευρωπαϊκών προδιαγραφών, εφόσον έχει γίνει επίκληση της εφαρμογής των εν λόγω προδιαγραφών.

γ) Ανεπάρκεια των ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

2. Όταν ένα στοιχείο διαλειτουργικότητας συνοδευόμενο από δήλωση πιστότητας «CE» αποδεικνύεται στερούμενο πιστότητας, ο Κοινοποιημένος Οργανισμός ή/και ο διαχειριστής της υποδομής ενημερώνει σχετικά τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών προκειμένου να ληφθούν κατάλληλα μέτρα έναντι εκείνου που συνέταξε τη δήλωση και να ενημερωθεί η Επιτροπή και τα άλλα κράτη-μέλη.

Άρθρο 13
(άρθρο 13 της οδηγίας)

1. Ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του για να συντάξει τη δήλωση πιστότητας «CE» ή τη δήλωση καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας εφαρμόζει τις διατάξεις που προβλέπονται από τις σχετικές ΤΠΔ.

2. Η αξιολόγηση της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας πραγματοποιείται από τον κοινοποιημένο οργανισμό στον οποίο

έχει υποβάλει σχετική αίτηση ο κατασκευαστής ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του.

3. Όταν τα στοιχεία διαλειτουργικότητας αποτελούν αντικείμενο άλλων διατάξεων της κείμενης νομοθεσίας που αφορούν άλλες πτυχές, η δήλωση πιστοποίησης «CE» ή καταλληλότητας χρήσης αναφέρει, στην περίπτωση αυτή, ότι τα στοιχεία διαλειτουργικότητας ανταποκρίνονται και στις απαιτήσεις των άλλων αυτών διατάξεων.

4. Όταν οι υποχρεώσεις των παραγράφων 1 έως και 3 του παρόντος άρθρου δεν τηρούνται, ούτε από τον κατασκευαστή ούτε από τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, οι υποχρεώσεις αυτές βαρύνουν εκείνον που διαθέτει το στοιχείο διαλειτουργικότητας στην αγορά. Τις ίδιες υποχρεώσεις υπέχει και εκείνος ο οποίος συναρμολογεί στοιχεία διαλειτουργικότητας ή μέρος αυτών, διαφορετικών προελεύσεων ή κατασκευάζει στοιχεία διαλειτουργικότητας για ίδια χρήση όσον αφορά το παρόν διάταγμα.

5. Με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 12 του παρόντος διατάγματος:

α) κάθε διαπίστωση ότι έχει εκδοθεί παρατύπως δήλωση πιστότητας «CE», συνεπάγεται για τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του την υποχρέωση να αποκαταστήσει την πιστότητα του στοιχείου διαλειτουργικότητας υπό τους όρους που θα καθοριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά από γνώμη του Κοινοποιημένου Οργανισμού ο οποίος ενημερώνει υποχρεωτικά και το διαχειριστή της υποδομής.

β) σε περίπτωση μη συμμόρφωσης του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του προς τα ανωτέρω, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών περιορίζει ή απαγορεύει τη διάθεση του σχετικού στοιχείου διαλειτουργικότητας στην αγορά ή εξασφαλίζει ότι θα αποσυρθεί από την αγορά σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στο άρθρο 12 του παρόντος διατάγματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV
Υποσυστήματα

Άρθρο 14
(άρθρο 14 της οδηγίας)

1. Με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών που εκδίδεται μετά από εισήγηση του διαχειριστή της υποδομής μπορεί να τεθούν σε λειτουργία τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία είναι εγκατεστημένα στην Ελληνική επικράτεια ή αποτελούν αντικείμενο εκμετάλλευσης σ' αυτήν σύμφωνα με τη κείμενη νομοθεσία.

Τα παραπάνω διαρθρωτικά υποσυστήματα τίθενται σε λειτουργία μόνον εάν έχουν σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και εγκατασταθεί, σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις, όταν ενσωματώνονται στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα και αφού ελεγχθεί η συνοχή τους προς το σύστημα στο οποίο ενσωματώνονται.

2. Ο διαχειριστής της υποδομής ελέγχει, κατά το χρόνο που τίθενται σε λειτουργία και εν συνεχεία σε τακτά χρονικά διαστήματα κατά πόσον η εκμετάλλευση ή η συντήρηση των υποσυστημάτων αυτών πραγματοποιείται σύμφωνα με τις βασικές απαιτήσεις.

3. Σε περίπτωση ανακαίνισης ή αναβάθμισης, ο διαχειριστής της υποδομής ή η σιδηροδρομική επιχείρηση υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών φάκελο με την περιγραφή του σχεδίου. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εξετάζει το φάκελο αυτό και αποφασίζει, λαμβάνοντας υπόψη τη στρατηγική υλοποίησης που αναφέρεται στην οικεία ΤΠΔ, κατά πόσον το μέγεθος των εργασιών επιβάλλει την έκδοση νέας έγκρισης για τη θέση σε λειτουργία του υποσυστήματος κατά την έννοια του παρόντος διατάγματος. Έγκριση για τη θέση σε λειτουργία απαιτείται κάθε φορά που το επίπεδο ασφάλειας μπορεί να επηρεασθεί από τις επιχειρούμενες εργασίες.

Άρθρο 15
(άρθρο 15 της οδηγίας)

Με την επιφύλαξη των οριζομένων στο άρθρο 19 δεν επιτρέπεται η θέσπιση περιορισμών ως προς την κατασκευή, τη λειτουργία και την εκμετάλλευση διαρθρωτικών υποσυστημάτων του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος τα οποία πληρούν τις βασικές απαιτήσεις. Ειδικότερα, δεν απαιτούνται έλεγχοι που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας για την έκδοση της δήλωσης ελέγχου «CE», της οποίας τα στοιχεία παρατίθενται στο παράρτημα V του παρόντος.

Άρθρο 16
(άρθρο 16 της οδηγίας)

1. Τα διαρθρωτικά υποσυστήματα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος θεωρούνται διαλειτουργικά και σύμφωνα με τις σχετικές βασικές απαιτήσεις εφόσον συνοδεύονται από τη δήλωση ελέγχου «CE».

2. Ο έλεγχος της διαλειτουργικότητας ενός διαρθρωτικού υποσυστήματος που συγκροτεί το συμβατικό διευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων και που είναι σύμφωνο με τις βασικές απαιτήσεις, γίνεται με αναφορά στις ΤΠΔ εφόσον υπάρχουν.

3. Κατά την περίοδο πριν από την δημοσίευση μίας ΤΠΔ, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, καταρτίζει κατάλογο για κάθε υποσύστημα, στον οποίο περιλαμβάνονται οι τεχνικοί κανόνες που χρησιμοποιούνται στην Ελληνική Επικράτεια για την εφαρμογή των βασικών απαιτήσεων. Ο παραπάνω κατάλογος κοινοποιείται στα αλλά κράτη- μέλη και την Επιτροπή.

Άρθρο 17
(άρθρο 17 της οδηγίας)

Εφόσον διαπιστωθεί, λαμβανομένης υπόψη και της γνώμης του διαχειριστή της υποδομής ή του κοινοποιημένου Οργανισμού, ότι οι ΤΠΔ δεν ικανοποιούν πλήρως τις βασικές απαιτήσεις, ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, μπορεί να παραπέμψει το θέμα στην επιτροπή του άρθρου 21 της Οδηγίας 2001/16/ΕΚ.

Άρθρο 18
(άρθρο 18 οδηγίας)

1. Για τη σύνταξη της δήλωσης ελέγχου «CE», ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του, καλεί τον κοινοποιημένο Οργανισμό που επιλέγει για το σκοπό αυτό να κινήσει της διαδικασίας ελέγχου «CE» που αναφέρεται στο Παράρτημα VI.

2. Η αποστολή του Κοινοποιημένου Οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE» ενός υποσυ-

στήματος αρχίζει από το στάδιο του σχεδίου και καλύπτει ολόκληρη την περίοδο της κατασκευής μέχρι το στάδιο της παραλαβής πριν να τεθεί σε λειτουργία το υποσύστημα. Καλύπτει επίσης τον έλεγχο των διεπαφών του υποσυστήματος αυτού με το σύστημα στο οποίο ενσωματώνεται, βάσει των πληροφοριών που περιέρχονται στη σχετική ΤΠΔ και στα μητρώα που προβλέπονται στο άρθρο 22 του παρόντος.

3. Ο Κοινοποιημένος Οργανισμός είναι υπεύθυνος για την κατάρτιση του τεχνικού φακέλου που πρέπει να συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου «CE». Ο τεχνικός φάκελος περιέχει όλα τα αναγκαία έγγραφα τα σχετικά με τα χαρακτηριστικά του υποσυστήματος, καθώς και, κατά περίπτωση, όλα τα δικαιολογητικά από τα οποία προκύπτει η πιστότητα των στοιχείων διαλειτουργικότητας. Περιέχει επίσης όλα τα στοιχεία που αφορούν τις προϋποθέσεις και τα όρια χρήσης, τις οδηγίες για τακτική συντήρηση, για συνεχή ή περιοδική επιτήρηση, για ρύθμιση και προληπτική συντήρηση.

Άρθρο 19
(άρθρο 19 οδηγίας)

1. Όταν διαπιστώνεται ότι ένα υποσύστημα διαρθρωτικής φύσεως, που συνοδεύεται από δήλωση ελέγχου «CE» μαζί με τον τεχνικό φάκελο, δεν πληροί εξ ολοκλήρου τις διατάξεις του παρόντος και ιδίως τις βασικές απαιτήσεις το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μπορεί να ζητά τη διενέργεια συμπληρωματικών ελέγχων.

2. Όταν ζητηθούν συμπληρωματικοί έλεγχοι αναφέρονται οι λόγοι που τους αιτιολογούν. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών ενημερώνει την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για τους συμπληρωματικούς ελέγχους που ζητήθηκαν για να κινηθεί η διαδικασία της παραγράφου 2 του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16 ΕΚ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V
Κοινοποιημένοι οργανισμοί

Άρθρο 20
(άρθρο 20 οδηγίας)

1. Οργανισμοί επιφορτισμένοι με την εφαρμογή της διαδικασίας αξιολόγησης της πιστότητας ή της καταλληλότητας χρήσης, που προβλέπεται από το άρθρο 13 και της διαδικασίας ελέγχου που προβλέπεται από το άρθρο 18 είναι εκείνοι που θα οριστούν με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, εφόσον πληρούνται τα κριτήρια του παραρτήματος VII του παρόντος διατάγματος. Με την απόφαση αυτή, καθορίζεται η διαδικασία, οι φορείς αξιολόγησης, αφού ληφθούν υπόψη τα κριτήρια αξιολόγησης, που προβλέπονται στα σχετικά ευρωπαϊκά πρότυπα και από τα οποία τεκμαίρεται ότι οι παραπάνω οργανισμοί ανταποκρίνονται στα κριτήρια του παραρτήματος VII του παρόντος καθώς και κάθε αναγκαία λεπτομέρεια.

2. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών γνωστοποιεί στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη-μέλη, τον οργανισμό ή τους οργανισμούς που θα επιλεγούν με τη διαδικασία της παραγρ. 1, τον τομέα αρμοδιότητας του καθενός καθώς και τον αναγνωριστικό αριθμό, που έχει προηγουμένως χορηγηθεί από την Επιτροπή. Οι Κοινοποιημένοι οργανισμοί λαμβάνουν αναγνωριστικό αριθμό από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

3. Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών αποσύρει την έγκριση που έχει χορηγήσει σε έναν οργανισμό όταν ο οργανισμός παύει να πληροί τα κριτήρια αξιολόγησης που αναφέρονται στο παράρτημα VII του παρόντος και ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή και τα άλλα κράτη-μέλη.

4. Εάν ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κρίνει ότι ένας οργανισμός κοινοποιημένος από άλλο κράτος-μέλος δεν πληροί πλέον τα σχετικά κριτήρια, εισάγει το θέμα στην επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, για την εφαρμογή της προβλεπόμενης διαδικασίας.

Άρθρο 21
(άρθρο 23 της οδηγίας)

Ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ύστερα από εισήγηση του διαχειριστή της υποδομής, μπορεί να ζητήσει από την επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 96/48/ΕΚ την εκπόνηση ΤΠΔ για κάποιο συμπληρωματικό θέμα.

Κεφάλαιο VI
Καθεστώτα υποδομής και τροχαίου υλικού

Άρθρο 22
(Άρθρο 24 οδηγίας)

1. Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών μεριμνά για την τήρηση, ενημέρωση και δημοσίευση κάθε χρόνο, μητρώων της υποδομής και του τροχαίου υλικού κάθε σιδηροδρομικής επιχείρησης που λειτουργεί στην ελληνική επικράτεια. Στα μητρώα αναγράφονται, για κάθε υποσύστημα ή τμήμα υποσυστήματος, τα κύρια χαρακτηριστικά του (π.χ. θεμελιώδεις παράμετροι) και η αντιστοιχία τους με τα χαρακτηριστικά που επιτάσσουν οι εφαρμοστέες ΤΠΔ.

2. Αντίγραφα των μητρώων αυτών διαβιβάζονται από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών στα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη και στον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό και τίθεται στη διάθεση του κοινού.

Κεφάλαιο VII

Άρθρο 23
(άρθρο 26 οδηγίας)

Τελικές Διατάξεις

Όλες οι αποφάσεις οι οποίες λαμβάνονται κατ΄ εφαρμογή του παρόντος διατάγματος και αφορούν την αξιολόγηση της πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης στοιχείων διαλειτουργικότητας και τον έλεγχο υποσυστημάτων που συγκροτούν το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, καθώς και οι αποφάσεις που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των άρθρων 11, 12, 17 και 19 του παρόντος αιτιολογούνται επακριβώς και κοινοποιούνται στον ενδιαφερόμενο το συντομότερο δυνατόν, αναφέροντας τα μέσα προσφυγής, που προβλέπονται από την ισχύουσα νομοθεσία καθώς και τις προθεσμίες άσκησής τους.

Άρθρο 24
Παραρτήματα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

ΤΟ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

1. ΥΠΟΔΟΜΗ

Η υποδομή του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος αποτελείται από την υποδομή των

γραμμών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών που προσδιορίζονται στην απόφαση αριθ. 1692/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1996, σχετικά με τις κοινοτικές κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 228/9.9.1996), ή σε εκείνες που περιλαμβάνονται σε κάθε επικαιροποίηση της απόφασης αυτής η οποία προκύπτει από την αναθεώρηση η οποία προβλέπεται στο άρθρο 21 της απόφασης αυτής.

Για τις ανάγκες του παρόντος, το δίκτυο μπορεί να υποδιαιρείται ανάλογα με τις κάτωθι κατηγορίες:

- γραμμές προβλεπόμενες για την κυκλοφορία «επιβατών»,
- γραμμές προβλεπόμενες για τη μεικτή κυκλοφορία «επιβατών, εμπορευμάτων»,
- γραμμές ειδικά σχεδιασμένες ή διευθετημένες για την κυκλοφορία «εμπορευμάτων»,
- κόμβοι»επιβατών»,
- κόμβοι εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών τερματικών σταθμών,
- γραμμές σύνδεσης των ανωτέρω στοιχείων.

Η εν λόγω υποδομή περιλαμβάνει τα συστήματα διαχείρισης της κίνησης, εντοπισμού και καθορισμού θέσης και πορείας: τις τεχνικές εγκαταστάσεις επεξεργασίας δεδομένων και τηλεπικοινωνιών που προβλέπονται για τη μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις και τη μεταφορά εμπορευμάτων στο εν λόγω δίκτυο ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής και αρμονική εκμετάλλευση του δικτύου και η αποτελεσματική διαχείριση της κίνησης.

2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Το τροχαίο υλικό περιλαμβάνει όλο το υλικό που μπορεί να κυκλοφορεί σε όλο ή σε μέρος του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων:

- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών,
- των θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης,
- των οχημάτων επιβατών,
- των φορτηγών οχημάτων, συμπεριλαμβανομένου του τροχαίου υλικού του σχεδιασμένου για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων.

Καθεμιά από τις κατηγορίες αυτές πρέπει να υποδιαιρείται σε δύο:

- τροχαίο υλικό διεθνούς χρήσης,
- τροχαίο υλικό εθνικής χρήσης.

λαμβάνεται δε υπόψη το κατά πόσον το υλικό προορίζεται για τοπική ή περιφερειακή χρήση ή για μεγάλες αποστάσεις.

3. ΣΥΝΟΧΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΑΤΙΚΟΥ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η ποιότητα των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί μεταξύ άλλων άριστη συνοχή μεταξύ των χαρακτηριστικών της υποδομής (υπό την ευρεία έννοια του όρου, δηλαδή τα σταθερά μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων) και εκείνων του τροχαίου υλικού (το οποίο περιλαμβάνει τα επιβιβαζόμενα μέρη όλων των σχετικών υποσυστημάτων). Από τη συνοχή αυτή εξαρτώνται τα επίπεδα επιδόσεων, ασφαλείας, ποιότητας εξυπηρέτησης και το κόστος τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΑ

1. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για τις ανάγκες του παρόντος, το σύστημα που συγκροτεί το συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα, υποδιαιρείται στα ακόλουθα υποσυστήματα, που αντιστοιχούν:

α) είτε σε τομείς διαρθρωτικής φύσεως:

- υποδομές,
- ενέργεια,
- έλεγχο-χειρισμό και σηματοδότηση,
- εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας,
- τροχαίο υλικό.

β) είτε σε τομείς λειτουργικής φύσεως:

- συντήρηση,
- τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Για καθένα από τα υποσυστήματα ή για κάθε μέρος υποσυστήματος, ο κατάλογος των στοιχείων και των πτυχών που συνδέονται με τη διαλειτουργικότητα, προτείνεται από τον κοινό αντιπροσωπευτικό οργανισμό κατά την εκπόνηση του αντίστοιχου σχεδίου ΤΠΔ.

Χωρίς να προδικάζεται ο καθορισμός των πτυχών αυτών ή των στοιχείων διαλειτουργικότητας, ή η σειρά με την οποία τα υποσυστήματα θα υπόκεινται σε αυτές τις ΤΠΔ, τα υποσυστήματα περιλαμβάνουν ιδίως:

2.1 Υποδομή:

Τις σιδηροτροχιές, τις συσκευές γραμμών, τα τεχνικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.α.), τις σχετικές υποδομές των σταθμών (αποβάθρες, χώρους πρόσβασης, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, κ.α.), τους εξοπλισμούς ασφαλείας και προστασίας.

2.2 Ενέργεια:

Το σύστημα ηλεκτροκίνησης, το εναέριο υλικό και τις διατάξεις ηλεκτροδότησης.

2.3 Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση:

Όλους τους εξοπλισμούς που είναι αναγκαίοι για την ασφάλεια, το χειρισμό και τον έλεγχο της κυκλοφορίας των τραίνων που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο δίκτυο.

2.4 Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας:

Οι διαδικασίες και τα συναφή είδη εξοπλισμού που επιτρέπουν τη συνεκτική εκμετάλλευση των διαφορετικών διαρθρωτικών υποσυστημάτων, τόσο κατά την κανονική λειτουργία όσο και κατά τις υποβαθμισμένες λειτουργίες, συμπεριλαμβανομένων της οδήγησης των τρένων, του προγραμματισμού και της διαχείρισης της κυκλοφορίας.

Το σύνολο των επαγγελματικών προσόντων που απαιτούνται για την υλοποίηση των διασυνοριακών υπηρεσιών.

2.5 Τηλεματικές εφαρμογές:

Σύμφωνα με το παράρτημα Ι του παρόντος, το υποσύστημα αυτό περιλαμβάνει δύο μέρη:

α) τις εφαρμογές για τη μεταφορά των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης των επιβατών πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, των συστημάτων κράτησης θέσεων, των συστημάτων πληρωμής, της διαχείρισης αποσκευών, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων μεταξύ τραίνων και άλλων μέσων μεταφοράς,

β) τις εφαρμογές για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και τρένων σε πραγματικό χρόνο), των συστημάτων διαλογής και διάθεσης, των συστημάτων κράτησης θέσεων, πληρωμής και τιμολόγησης, της διαχείρισης των ανταποκρίσεων με άλλα μέσα

μεταφοράς, της έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών δικαιολογητικών.

2.6 Τροχαίο υλικό:

Η δομή, το σύστημα χειρισμού και ελέγχου όλων των εξοπλισμών του τρένου, οι εξοπλισμοί έλξης και μετασχηματισμού της ενέργειας, πέδησης, ζεύξης, τα όργανα κύλισης (τροχοφορείς, άξονες) και ανάρτηση, θύρες, διεπαφές ανθρώπου/μηχανής (οδηγός, προσωπικό τρένου, επιβάτες, συμπεριλαμβανομένων των αναγκών των ατόμων μειωμένης κινητικότητας), παθητικές ή ενεργητικές διατάξεις ασφαλείας, διατάξεις αναγκαίες για την υγεία των επιβατών και του προσωπικού του τρένου.

2.7 Συντήρηση:

Οι διαδικασίες, οι σχετικοί εξοπλισμοί, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις συντήρησης, τα αποθέματα που επιτρέπουν τις υποχρεωτικές επισκευές και την προληπτική συντήρηση που προβλέπονται για να εξασφαλισθούν η διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος και οι αναγκαίες επιδόσεις του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1. ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

1.1. Ασφάλεια

1.1.1. Ο σχεδιασμός, η κατασκευή ή η παραγωγή, η συντήρηση και η επιτήρηση των κατασκευαστικών στοιχείων που είναι καίρια για την ασφάλεια και, ειδικότερα, των στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων, πρέπει να εγγυώνται την ασφάλεια στο επίπεδο που αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθοριστεί για το δίκτυο, ακόμα και υπό τις καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

1.1.2. Οι παράμετροι που υπεισέρχονται στην επαφή τροχού-τροχιάς πρέπει να πληρούν τα κριτήρια σταθερότητας κύλισης που είναι αναγκαία ώστε να εξασφαλίζεται κυκλοφορία με πλήρη ασφάλεια υπό την επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα.

1.1.3. Τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία πρέπει να ανθίστανται στις καθοριζόμενες συνήθεις ή εξαιρετικές καταπονήσεις κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους. Οι τυχαίες βλάβες τους πρέπει, με τη χρήση ενδεδειγμένων μέσων, να έχουν περιορισμένες συνέπειες επί της ασφαλείας.

1.1.4. Ο σχεδιασμός των μόνιμων εγκαταστάσεων και του τροχαίου υλικού, καθώς και η επιλογή των χρησιμοποιουμένων υλικών, πρέπει να γίνονται έτσι ώστε να περιορίζεται η εκδήλωση, η διάδοση και τα αποτελέσματα της φωτιάς και του καπνού σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.1.5. Ο εξοπλισμός με προορισμό το χειρισμό από τους χρήστες πρέπει να είναι σχεδιασμένες κατά τρόπο ώστε να μην θέτουν σε κίνδυνο την ασφαλή λειτουργία των εξοπλισμών ή την υγεία και την ασφάλεια των χρηστών σε περίπτωση προβλεπτών χρήσεων που δεν είναι σύμφωνες προς τις αναγραφόμενες οδηγίες.

1.2. Αξιοπιστία - διαθεσιμότητα

Η επιτήρηση και η συντήρηση των σταθερών ή των κινητών στοιχείων που υπεισέρχονται στην κυκλοφορία των τρένων πρέπει να οργανώνονται, να διενεργούνται και να εκτιμώνται ποσοτικά κατά τρόπο ώστε να διατηρείται η λειτουργία τους υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες.

1.3. Υγεία

1.3.1. Τα υλικά που ενδέχεται, με τον τρόπο χρήσης τους, να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία των προσώπων που έχουν πρόσβαση σε αυτά, δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται στα τρένα και στη σιδηροδρομική υποδομή.

1.3.2. Η επιλογή, οι εφαρμογές και η χρήση των υλικών αυτών πρέπει να γίνονται κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι εκπομπές επιβλαβών και επικινδύνων καπνών ή αερίων, ειδικότερα σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4. Προστασία του περιβάλλοντος

1.4.1. Κατά το σχεδιασμό του συστήματος, εκτιμώνται και λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της εγκατάστασης και της εκμετάλλευσης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος επί του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις.

1.4.2. Τα υλικά που χρησιμοποιούνται στα τρένα και την υποδομή πρέπει να αποτρέπουν την εκπομπή επιβλαβών και επικίνδυνων για το περιβάλλον καπνών ή αερίων, ιδίως σε περίπτωση πυρκαγιάς.

1.4.3. Το τροχαίο υλικό και τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης πρέπει να είναι σχεδιασμένα και κατασκευασμένα κατά τρόπον ώστε να είναι συμβατά, από ηλεκτρομαγνητική άποψη, με τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό και τα δημόσια ή ιδιωτικά δίκτυα με τα οποία ενδέχεται να υπάρξει παρεμβολή.

1.4.4. Στην εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, πρέπει να τηρούνται τα επίπεδα των κανονιστικών ρυθμίσεων σχετικά με τις ηχητικές οχλήσεις.

1.4.5. Η εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος δεν πρέπει να προκαλεί στο έδαφος επίπεδο δονήσεων, απαράδεκτο για τις δραστηριότητες και το χώρο διέλευσης πλησίον της υποδομής και υπό κανονική κατάσταση συντήρησης.

1.5. Τεχνική συμβατότητα

Τα τεχνικά χαρακτηριστικά της υποδομής και των μόνιμων εγκαταστάσεων πρέπει να είναι συμβατά και μεταξύ τους και με τα χαρακτηριστικά των τρένων που πρόκειται να κυκλοφορήσουν στο συμβατικό διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό σύστημα.

Όταν είναι δύσκολο να τηρηθούν τα χαρακτηριστικά αυτά σε ορισμένα μέρη του δικτύου, θα μπορούσαν να τεθούν σε εφαρμογή προσωρινές λύσεις που να εγγυώνται τη συμβατότητα στο μέλλον.

2. ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑ

2.1. Υποδομή

2.1.1. Ασφάλεια

Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για την αποφυγή της ανεπιθύμητης πρόσβασης ή παρείσφρησης στις εγκαταστάσεις.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα για να περιορίζονται οι κίνδυνοι στους οποίους εκτίθενται τα άτομα, ιδίως κατά τη διέλευση των τρένων από τους σταθμούς.

Η υποδομή στην οποία έχει πρόσβαση το κοινό πρέπει να είναι σχεδιασμένη και κατασκευασμένη κατά τρόπο ώστε να περιορίζονται οι κίνδυνοι για την ασφάλεια των προσώπων (σταθερότητα, πυρκαγιά, πρόσβαση, εκκένωση, αποβάθρα, κ.λπ.).

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

2.2. Ενέργεια

2.2.1. Ασφάλεια

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων ενεργειακής τροφοδότησης δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια ούτε των τρένων ούτε των προσώπων (χρηστών, προσωπικού εκμετάλλευσης, περίοικων και τρίτων).

2.2.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Η λειτουργία των εγκαταστάσεων τροφοδότησης με ηλεκτρική ή θερμική ενέργεια δεν πρέπει να διαταράσσει το περιβάλλον πέραν των προδιαγραφόμενων ορίων.

2.2.3. Τεχνική συμβατότητα

Τα χρησιμοποιούμενα συστήματα τροφοδότησης με ηλεκτρική/θερμική ενέργεια, πρέπει:

- να επιτρέπουν στα τρένα να επιτυγχάνουν τις προδιαγεγραμμένες επιδόσεις,
- στην περίπτωση συστήματος τροφοδότησης με ηλεκτρική ενέργεια, να είναι συμβατά με τα συστήματα λήψης ρεύματος που είναι εγκατεστημένα στα τρένα.

2.3. Έλεγχος-χειρισμός και σηματοδότηση

2.3.1. Ασφάλεια

Οι εγκαταστάσεις και οι εργασίες ελέγχου, χειρισμού και σηματοδότησης που χρησιμοποιούνται πρέπει να επιτρέπουν κυκλοφορία των τρένων στο επίπεδο ασφάλειας το οποίο αντιστοιχεί προς τους στόχους που έχουν καθορισθεί για το δίκτυο. Τα συστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης πρέπει να εξακολουθούν να επιτρέπουν την κυκλοφορία τρένων τα οποία επιτρέπεται να κυκλοφορούν υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες.

2.3.2. Τεχνική συμβατότητα

Κάθε νέα υποδομή και κάθε νέο τροχαίο υλικό που κατασκευάζεται ή αναπτύσσεται μετά την υιοθέτηση συμβατών συστημάτων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης, πρέπει να είναι συμβατά με τη χρήση των εν λόγω συστημάτων.

Ο εξοπλισμός ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης που είναι εγκατεστημένος στο χώρο της θέσης οδήγησης των τρένων πρέπει να επιτρέπει κανονική εκμετάλλευση, υπό προδιαγεγραμμένες συνθήκες, επί του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

2.4. Τροχαίο υλικό

2.4.1. Ασφάλεια

Η δομή του τροχαίου υλικού και των ζεύξεων μεταξύ των οχημάτων πρέπει να είναι σχεδιασμένη κατά τρόπο ώστε να προστατεύει τους χώρους επιβατών και οδήγησης σε περίπτωση σύγκρουσης ή εκτροχιασμού.

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια λειτουργίας των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Οι τεχνικές πέδησης, καθώς και οι ασκούμενες καταπονήσεις, πρέπει να είναι συμβατές με το σχεδιασμό των γραμμών, των τεχνικών έργων και των συστημάτων σηματοδότησης.

Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα αποφυγής όσον αφορά την πρόσβαση στα στοιχεία υπό τάση ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο η ασφάλεια των προσώπων.

Σε περίπτωση κινδύνου, συσκευές πρέπει να επιτρέπουν στους επιβάτες να επικοινωνούν με τον μηχανοδηγό και το προσωπικό συνοδείας.

Οι θύρες εισόδου πρέπει να είναι εφοδιασμένες με ένα σύστημα ανοίγματος και κλεισίματος το οποίο να εγγυάται την ασφάλεια των επιβατών.

Πρέπει να προβλέπονται και να επισημαίνονται έξοδοι κινδύνου.

Πρέπει να προβλέπονται κατάλληλες διατάξεις για να λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαίτερες προϋποθέσεις ασφαλείας εντός των σηράγγων μεγάλου μήκους.

Είναι υποχρεωτική η εγκατάσταση επί των τρένων ενός συστήματος φωτισμού ασφαλείας επαρκούς έντασης και αυτονομίας.

Τα τρένα πρέπει να διαθέτουν ηχητικό σύστημα που να επιτρέπει τη διαβίβαση μηνυμάτων προς τους επιβάτες από το προσωπικό του τρένου και από το προσωπικό ελέγχου επί του εδάφους.

2.4.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Ο σχεδιασμός του εξοπλισμού ζωτικής σημασίας, κύλισης, έλξης και πέδησης, καθώς και ελέγχου-χειρισμού, πρέπει να επιτρέπει, υπό καθορισμένες αντίξοες συνθήκες, τη συνέχιση της πορείας του τρένου χωρίς αρνητικές συνέπειες στον εξοπλισμό που παραμένει σε λειτουργία.

2.4.3. Τεχνική συμβατότητα

Ο ηλεκτρολογικός εξοπλισμός πρέπει να είναι συμβατός με τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης.

Στην περίπτωση ηλεκτροκίνησης, τα χαρακτηριστικά των συστημάτων λήψης ρεύματος πρέπει να επιτρέπουν την κυκλοφορία των τρένων με τα συστήματα ενεργειακής τροφοδότησης του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος.

Το τροχαίο υλικό πρέπει να έχει χαρακτηριστικά που να του επιτρέπουν να κυκλοφορεί σε όλες τις γραμμές για τις οποίες προβλέπεται η εκμετάλλευσή του.

2.5. Συντήρηση

2.5.1. Υγεία και ασφάλεια

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζουν ασφαλή λειτουργία του συγκεκριμένου υποσυστήματος και να μη συνιστούν κίνδυνο για την υγεία και την ασφάλεια.

2.5.2. Προστασία του περιβάλλοντος

Οι τεχνικές εγκαταστάσεις και οι χρησιμοποιούμενες διαδικασίες στα κέντρα συντήρησης δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα επίπεδα οχλήσεων που είναι αποδεκτά για τον περιβάλλοντα χώρο.

2.5.3. Τεχνική συμβατότητα

Οι εγκαταστάσεις συντήρησης του συμβατικού τροχαίου υλικού πρέπει να επιτρέπουν να εκτελούνται οι εργασίες με ασφάλεια, υγιεινή και άνεση σε όλο το υλικό για το οποίο έχουν σχεδιασθεί.

2.6. Εκμετάλλευση και διαχείριση της κυκλοφορίας

2.6.1. Ασφάλεια

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών και του προσωπικού των αμαξοστοιχιών και των κέντρων ελέγχου, πρέπει να εγγυώνται ασφαλή εκμετάλλευση, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης των σχετικών φορέων εκμετάλλευσης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο ασφάλειας.

2.6.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι διαδικασίες και η συχνότητα συντήρησης, η εκπαίδευση και τα προσόντα του προσωπικού συντήρησης και των κέντρων ελέγχου, καθώς και το σύστημα διασφάλισης της ποιότητας που εφαρμόζεται από τους σχετικούς φορείς εκμετάλλευσης στα κέντρα ελέγχου και συντήρησης, πρέπει να εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας και διαθεσιμότητας του συστήματος.

2.6.3. Τεχνική συμβατότητα

Η σύγκλιση των κανόνων εκμετάλλευσης των δικτύων, καθώς και τα προσόντα των μηχανοδηγών, του προσωπι-

κού των αμαξοστοιχιών και του προσωπικού διαχείρισης της κυκλοφορίας, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτική εκμετάλλευση του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, λαμβανομένων υπόψη των διαφορετικών απαιτήσεων των διασυνοριακών και των εσωτερικών μεταφορών.

2.7. Τηλεματικές εφαρμογές για τις μεταφορές επιβατών και φορτίου

2.7.1. Τεχνική συμβατότητα

Οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα των τηλεματικών εφαρμογών που εγγυώνται ελάχιστη ποιότητα εξυπηρέτησης των επιβατών και των πελατών του εμπορευματικού τομέα, αφορούν ειδικότερα την τεχνική συμβατότητα.

Για τις εφαρμογές αυτές, πρέπει να λαμβάνεται μέριμνα ώστε:

- η βάση δεδομένων, τα λογισμικά και τα πρωτόκολλα διαβίβασης των δεδομένων, να αναπτύσσονται έτσι ώστε να εγγυώνται μέγιστες δυνατότητες ανταλλαγής δεδομένων, αφενός, μεταξύ διαφορετικών εφαρμογών και, αφετέρου, μεταξύ διαφορετικών φορέων εκμετάλλευσης, αποκλείοντας τα απόρρητα εμπορικά δεδομένα,

- οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες.

2.7.2. Αξιοπιστία και διαθεσιμότητα

Οι τρόποι χρήσης, διαχείρισης, επικαιροποίησης και συντήρησης αυτών των βάσεων δεδομένων, λογισμικών και πρωτοκόλλων διαβίβασης των δεδομένων, πρέπει να εγγυώνται την αποδοτικότητα των ανωτέρω συστημάτων και την ποιότητα εξυπηρέτησης.

2.7.3. Υγεία

Στις διεπαφές των συστημάτων αυτών με τους χρήστες, πρέπει να τηρούνται οι ελάχιστοι κανόνες εργονομίας και προστασίας της υγείας.

2.7.4. Ασφάλεια

Για την αποθήκευση ή τη μεταβίβαση πληροφοριών που σχετίζονται με την ασφάλεια, πρέπει να εξασφαλίζονται επαρκή επίπεδα ακεραιότητας και αξιοπιστίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΠΙΣΤΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

1. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η δήλωση «CE» ισχύει για τα στοιχεία διαλειτουργικότητας που αφορά η διαλειτουργικότητα του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος, και που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος. Αυτά τα στοιχεία διαλειτουργικότητας μπορούν να είναι:

1.1. Στοιχεία γενικής χρήσεως

Είναι τα στοιχεία που δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα και μπορούν να χρησιμοποιούνται ως έχουν και σε άλλους τομείς.

1.2. Στοιχεία γενικής χρήσεως με ειδικά χαρακτηριστικά

Είναι τα στοιχεία που αυτά καθ' αυτά δεν αφορούν ειδικά το σιδηροδρομικό σύστημα αλλά πρέπει να έχουν ειδικές επιδόσεις όταν χρησιμοποιούνται στο σιδηροδρομικό τομέα.

1.3. Ειδικά στοιχεία

Πρόκειται για στοιχεία ειδικά για σιδηροδρομικές εφαρμογές.

2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

Η δήλωση «CE» αφορά:

- είτε την αξιολόγηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της εγγενούς συμμόρφωσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου μεμονωμένα, προς τις τεχνικές προδιαγραφές που πρέπει να πληροί,

- είτε την αξιολόγηση/εκτίμηση, από έναν ή περισσότερους κοινοποιημένους οργανισμούς, της καταλληλότητας χρήσης ενός στοιχείου διαλειτουργικότητας, εξεταζομένου στο πλαίσιο της σιδηροδρομικής χρήσης και, ιδιαίτερα, στην περίπτωση που πρόκειται περί διεπαφών, σε σχέση με τις υπό έλεγχο τεχνικές προδιαγραφές, ιδίως λειτουργικής φύσεως.

Οι διαδικασίες αξιολόγησης τις οποίες χρησιμοποιούν οι κοινοποιημένοι οργανισμοί, στο στάδιο του σχεδιασμού, καθώς και της κατασκευής, διεξάγονται βάσει των ενοτήτων που ορίζονται στην απόφαση 93/465/ΕΟΚ, σύμφωνα με τις λεπτομέρειες που αναφέρουν οι ΤΠΔ.

3. ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΗΣ ΔΗΛΩΣΗΣ «CE»

Η δήλωση πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα, όπως και οι οδηγίες χρήσεως, και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς του παρόντος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του κατασκευαστή ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση αντιπροσώπου, και η εταιρική επωνυμία του κατασκευαστή),

- την περιγραφή του στοιχείου διαλειτουργικότητας (μάρκα, τύπος, κ.λπ.),

- την αναφορά της διαδικασίας που ακολουθήθηκε για τη δήλωση πιστότητας ή καταλληλότητας χρήσης (άρθρο 12 του παρόντος),

- κάθε σχετική περιγραφή στην οποία ανταποκρίνεται το στοιχείο διαλειτουργικότητας, και ιδιαίτερα οι προϋποθέσεις χρήσης,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του ή των κοινοποιημένων οργανισμών οι οποίοι συμμετείχαν στην ακολουθούμενη διαδικασία για την πιστοποίηση ή την καταλληλότητα χρήσης, καθώς και την ημερομηνία του πιστοποιητικού εξέτασης, συνοδευόμενη, ενδεχομένως, με τη διάρκεια και τους όρους ισχύος του πιστοποιητικού,

- ενδεχομένως, τα στοιχεία αναφοράς των ευρωπαϊκών προδιαγραφών,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος ο οποίος έχει εξουσιοδοτηθεί να δεσμεύει με την υπογραφή του τον κατασκευαστή ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ V

ΔΗΛΩΣΗ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

Η δήλωση ελέγχου «CE» και τα συνοδευτικά έγγραφα πρέπει να φέρουν ημερομηνία και υπογραφή.

Η δήλωση πρέπει να συντάσσεται στην ίδια γλώσσα όπως και ο τεχνικός φάκελος και να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:

- τα στοιχεία αναφοράς της οδηγίας ή του παρόντος,

- το όνομα και τη διεύθυνση του αναθέτοντα φορέα ή του εγκατεστημένου στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένου αντιπροσώπου του (πρέπει να αναφέρεται η εταιρική επωνυμία και η πλήρης διεύθυνση και, σε περίπτωση

εντολοδόχου, και η εταιρική επωνυμία του αναθέτοντα φορέα),

- τη συνοπτική περιγραφή του υποσυστήματος,

- την ονομασία και τη διεύθυνση του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος διεξήγαγε τον έλεγχο «CE» που αναφέρεται στο άρθρο 18 του παρόντος,

- τα στοιχεία αναφοράς των εγγράφων που περιέχει ο τεχνικός φάκελος,

- όλες τις σχετικές προσωρινές ή οριστικές διατάξεις τις οποίες πρέπει να πληροί το υποσύστημα και, ιδιαίτερα, εάν συντρέχει λόγος, τους περιορισμούς ή τις προϋποθέσεις εκμετάλλευσης,

- εάν είναι προσωρινή, τη διάρκεια ισχύος της δήλωσης «CE»,

- το ονοματεπώνυμο του υπογράφοντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VI

ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΩΝ ΥΠΟΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο έλεγχος «CE» είναι η διαδικασία με την οποία ένας κοινοποιημένος οργανισμός ελέγχει και πιστοποιεί, εφόσον το ζητήσει ο αναθέτων φορέας ή ο εγκατεστημένος στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του, ότι ένα υποσύστημα είναι:

- σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος,

- σύμφωνο προς άλλες κανονιστικές διατάξεις οι οποίες εφαρμόζονται σύμφωνα με τη συνθήκη, και μπορεί να τεθεί σε λειτουργία.

2. ΣΤΑΔΙΑ

Ο έλεγχος του υποσυστήματος περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

- γενικό σχεδιασμό,

- κατασκευή του υποσυστήματος, στην οποία συμπεριλαμβάνεται, ιδίως, η εκτέλεση των έργων πολιτικού μηχανικού, η συναρμολόγηση των στοιχείων, η ρύθμιση του συνόλου,

- δοκιμές του περατωθέντος υποσυστήματος.

3. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ

Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο οποίος είναι αρμόδιος για τον έλεγχο «CE», συντάσσει το πιστοποιητικό ελέγχου, που προορίζεται για τον αναθέτοντα φορέα ή τον εγκατεστημένο στην Κοινότητα εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπό του, ο οποίος, με τη σειρά του, συντάσσει τη δήλωση ελέγχου «CE», η οποία προορίζεται για την αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών όπου είναι εγκατεστημένο και/ή τίθεται σε εκμετάλλευση το υποσύστημα.

4. ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΦΑΚΕΛΟΣ

Ο τεχνικός φάκελος, ο οποίος συνοδεύει τη δήλωση ελέγχου, πρέπει να έχει συσταθεί ως ακολούθως:

- για την υποδομή: σχέδια των τεχνικών έργων, πρακτικά παραλαβής των έργων εκσκαφής και της σιδηροκατασκευής, εκθέσεις δοκιμών και ελέγχου των κατασκευών από σκυρόδεμα,

- για τα λοιπά υποσυστήματα: γενικά και αναλυτικά σχέδια εκτέλεσης των εργασιών, σχέδια ηλεκτρικών και υδραυλικών κυκλωμάτων, σχέδια κυκλωμάτων χειρισμού, περιγραφή των συστημάτων πληροφορικής και των αυτοματισμών, οδηγίες λειτουργίας και συντήρησης, κ.λπ.,

- κατάλογος των στοιχείων διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στο άρθρο 3 του παρόντος τα οποία είναι ενσωματωμένα στο υποσύστημα,

- αντίγραφα των δηλώσεων πιστότητας «CE» ή καταλληλότητας χρήσης, τα οποία πρέπει να συνοδεύουν τα παραπάνω κατασκευαστικά στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 12 του παρόντος, τα οποία συνοδεύονται, όπου απαιτείται, από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και από αντίγραφο των πρακτικών των δοκιμών και εξετάσεων που έχουν διεξαχθεί από τους κοινοποιημένους οργανισμούς βάσει των κοινών τεχνικών προδιαγραφών,

- Πιστοποιητικό του κοινοποιημένου οργανισμού ο οποίος είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο «CE», με την οποία βεβαιώνει ότι το έργο είναι σύμφωνο προς τις διατάξεις του παρόντος, συνοδευόμενη από τα αντίστοιχα στοιχεία υπολογισμού και θεωρημένη με τη φροντίδα του κοινοποιημένου οργανισμού, και η οποία αναφέρει, εάν συντρέχει λόγος, τις επιφυλάξεις που διατυπώθηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης των εργασιών και δεν έχουν αρθεί, καθώς και συνοδευόμενη από τις εκθέσεις επίσκεψης και λογιστικού ελέγχου, τις οποίες έχει συντάξει στο πλαίσιο της αποστολής του, όπως διευκρινίζεται στα σημεία 5.3 και 5.4.

5. ΕΠΙΤΗΡΗΣΗ

5.1. Σκοπός της επιτήρησης «CE» είναι να εξασφαλισθεί ότι, κατά τη διάρκεια της κατασκευής του υποσυστήματος, τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις που απορρέουν από τον τεχνικό φάκελο.

5.2. Ο κοινοποιημένος οργανισμός ο επιφορτισμένος με τον έλεγχο της εκτέλεσης πρέπει να έχει συνεχώς πρόσβαση στα εργοτάξια, στα εργαστήρια κατασκευής, στους χώρους αποθήκευσης και, εάν συντρέχει λόγος προκατασκευής, στις εγκαταστάσεις δοκιμών και, εν γένει, σε όλους τους χώρους που μπορεί να κρίνει αναγκαίους για την εκτέλεση της αποστολής του. Ο αναθέτων φορέας ή ο εντολοδόχος του οφείλει να του παραδίδει ή να φροντίζει να του παραδίδονται όλα τα αναγκαία για το σκοπό αυτό έγγραφα, και ιδίως τα σχέδια εκτέλεσης και η τεχνική τεκμηρίωση σχετικά με το υποσύστημα.

5.3. Ο κοινοποιημένος οργανισμός, για να ελέγξει την εκτέλεση, πραγματοποιεί, κατά τακτά διαστήματα, λογιστικούς ελέγχους, προκειμένου να βεβαιωθεί ότι τηρούνται οι διατάξεις του παρόντος. Με την ευκαιρία αυτή, χορηγεί έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση. Μπορεί να απαιτεί να καλείται στο εργοτάξιο σε ορισμένες φάσεις του έργου.

5.4. Εξάλλου, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να πραγματοποιεί αιφνιδιαστικές επισκέψεις στο εργοτάξιο ή στα εργαστήρια κατασκευής. Με την ευκαιρία των επισκέψεων αυτών, ο κοινοποιημένος οργανισμός μπορεί να διενεργεί πλήρεις ή μερικούς λογιστικούς ελέγχους. Χορηγεί έκθεση επίσκεψης και, ενδεχομένως, έκθεση λογιστικού ελέγχου στα πρόσωπα που έχουν αναλάβει την εκτέλεση.

6. ΚΑΤΑΘΕΣΗ

Ο πλήρης φάκελος που αναφέρεται στην παράγραφο 4 κατατίθεται στον αναθέτοντα φορέα ή στον εντολοδόχο του προς υποστήριξη του πιστοποιητικού ελέγχου που εκδίδει ο κοινοποιημένος οργανισμός που είναι επιφορτισμένος με τον έλεγχο του υποσυστήματος σε κατάσταση λειτουργίας. Ο φάκελος επισυνάπτεται στη δήλωση ελέγχου «CE» την οποία υποβάλλει ο αναθέτων φορέας στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Ο αναθέτων φορέας διατηρεί αντίγραφο του φακέλου καθ' όλη τη διάρκεια ζωής του υποσυστήματος. Ο φάκελος ανακοινώνεται στα άλλα κράτη μέλη, εφόσον το ζητήσουν.

7. ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

Κάθε κοινοποιημένος οργανισμός δημοσιεύει τακτικά τις σχετικές πληροφορίες όσον αφορά:

- τις αιτήσεις ελέγχου «CE» που παρέλαβε,
- τα πιστοποιητικά ελέγχου που χορηγήθηκαν,
- τις βεβαιώσεις πιστότητας που απορρίφθηκαν.

8. ΓΛΩΣΣΑ

Οι φάκελοι και η αλληλογραφία σχετικά με τις διαδικασίες ελέγχου «CE» συντάσσονται στην Ελληνική γλώσσα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VII

ΣΤΟΙΧΕΙΩΔΗ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΛΑΜΒΑΝΟΥΝ ΥΠΟΨΗ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

1. Ο οργανισμός, ο διευθυντής του και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με την εκτέλεση των διαδικασιών ελέγχου δεν μπορούν να παρεμβαίνουν ούτε άμεσα ούτε ως εντολοδόχοι στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εκτέλεση, την εμπορία ή τη συντήρηση των στοιχείων διαλειτουργικότητας ή των υποσυστημάτων, ούτε στην εκμετάλλευση. Αυτό δεν αποκλείει τη δυνατότητα ανταλλαγής τεχνικών πληροφοριών μεταξύ του κατασκευαστή και του οργανισμού.

2. Ο οργανισμός και το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τον έλεγχο οφείλουν να εκτελούν τις εργασίες ελέγχου με τη μεγαλύτερη επαγγελματική ακεραιότητα και τη μεγαλύτερη τεχνική επάρκεια και να αγνοούν πιέσεις και προτροπές, ιδίως οικονομικής φύσεως, που θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την κρίση τους ή τα αποτελέσματα του ελέγχου τους, ιδιαίτερα εάν προέρχονται από πρόσωπα ή ομάδες προσώπων που έχουν συμφέρον από τα αποτελέσματα των ελέγχων.

3. Ο οργανισμός πρέπει να διαθέτει το αναγκαίο προσωπικό και τα αναγκαία μέσα για να επιτελεί με ικανοποιητικό τρόπο τα τεχνικά και διοικητικά καθήκοντα που συνδέονται με την εκτέλεση των ελέγχων· πρέπει, ομοίως, να έχει πρόσβαση στο υλικό που είναι αναγκαίο για τους έκτακτους ελέγχους.

4. Το προσωπικό που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους πρέπει να διαθέτει:

- καλή τεχνική και επαγγελματική κατάρτιση,
- ικανοποιητική γνώση των απαιτήσεων σχετικά με τους ελέγχους που διεξάγει και επαρκή πρακτική εμπειρία των ελέγχων αυτών,
- την απαιτούμενη ικανότητα για τη σύνταξη των βεβαιώσεων, των πρακτικών και των εκθέσεων που αποδεικνύουν ότι οι έλεγχοι έχουν πράγματι διεξαχθεί.

5. Πρέπει να υπάρχει εγγύηση για την ανεξαρτησία του προσωπικού που είναι επιφορτισμένο με τους ελέγχους. Η αμοιβή κάθε υπαλλήλου δεν πρέπει να εξαρτάται ούτε από τον αριθμό των ελέγχων που διενεργεί, ούτε από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών.

6. Ο οργανισμός οφείλει να συνάπτει σύμβαση ασφάλισης αστικής ευθύνης, εκτός εάν η ευθύνη αυτή καλύπτεται από το κράτος βάσει του εθνικού δικαίου, ή εάν οι έλεγχοι διενεργούνται απευθείας από το κράτος μέλος.

7. Το προσωπικό του οργανισμού δεσμεύεται από το επαγγελματικό απόρρητο για ο,τιδήποτε περιέρχεται στη γνώση του κατά την άσκηση των καθηκόντων του (πλην έναντι των αρμόδιων διοικητικών αρχών του κράτους στο οποίο ασκεί τις δραστηριότητές του και ιδίως του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών) στο πλαίσιο του παρόντος ή οποιασδήποτε διάταξης εσωτερικού δικαίου που αποσκοπεί στην εφαρμογή του παρόντος.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ VIII

ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΕΙ ΝΑ ΤΗΡΕΙ Ο ΚΟΙΝΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΥΤΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ (ΚΑΟ)

1. Σύμφωνα με τις γενικές κοινοτικές διαδικασίες τυποποίησης, ο ΚΑΟ οφείλει να εργάζεται με ανοικτό και διαφανή τρόπο, με βάση τη συναίνεση και την ανεξαρτησία έναντι των ιδίων συμφερόντων. Προς το σκοπό αυτό, κάθε παράγοντας που ανήκει στις τρεις κατηγορίες - διαχειριστές υποδομών, σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, βιομηχανία - που αντιπροσωπεύει ο ΚΑΟ, οφείλει να γνωμοδοτεί κατά τη διάρκεια της διαδικασίας εκπόνησης των ΤΔΠ, σύμφωνα με τον εσωτερικό κανονισμό του ΚΑΟ και πριν από την οριστικοποίηση του σχεδίου ΤΔΠ από τον ΚΑΟ.

2. Εάν ο ΚΑΟ δεν διαθέτει τις αναγκαίες ικανότητες για την εκπόνηση σχεδίου μιας συγκεκριμένης ΤΔΠ, ενημερώνει αμέσως την Επιτροπή.

3. Ο ΚΑΟ συγκροτεί τις ομάδες εργασίας που είναι αναγκαίες για την εκπόνηση των σχεδίων ΤΔΠ, οι ομάδες αυτές έχουν ευέλικτη και αποδοτική δομή. Προς το σκοπό αυτό, ο αριθμός εμπειρογνωμόνων είναι περιωρισμένος. Η αντιπροσώπευση είναι ισόρροπη μεταξύ των διαχειριστών υποδομής και των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αφενός, και, αφετέρου, της βιομηχανίας στην κατανομή αυτή τηρείται κατάλληλη ισορροπία των εθνικοτήτων. Οι εμπειρογνώμονες των μη κοινοτικών χωρών μπορούν να συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας ως παρατηρητές.

4. Οι τυχόν δυσχέρειες που σχετίζονται με την παρούσα οδηγία και δεν μπορούν να επιλυθούν από τις ομάδες εργασίας του ΚΑΟ, πρέπει να επισημαίνονται αμελλητί στην Επιτροπή.

5. Η Επιτροπή και η επιτροπή του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ πρέπει να έχουν στη διάθεσή τους όλα τα έγγραφα εργασίας που είναι αναγκαία για την παρακολούθηση των εργασιών του ΚΑΟ.

6. Ο ΚΑΟ οφείλει να λαμβάνει όλα τα μέτρα που είναι αναγκαία για να εξασφαλίζει την εμπιστευτικότητα όλων των καίριων πληροφοριών που περιέρχονται στη γνώση του κατά τη διάρκεια των δραστηριοτήτων του.

7. Ο ΚΑΟ μεριμνά με κάθε τρόπο ώστε τα αποτελέσματα των εργασιών της επιτροπής του άρθρου 21 της οδηγίας 2001/16/ΕΚ, καθώς και οι συστάσεις της επιτροπής και της Επιτροπής, να ανακοινώνονται σε όλα τα μέλη και σε όλους τους εμπειρογνώμονες που συμμετέχουν στις ομάδες εργασίας.

Άρθρο 25

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και στον Υφυπουργό Ανάπτυξης αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 29 Ιουλίου 2005

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
Γ. ΑΛΟΓΟΣΚΟΥΦΗΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΜΙΧΑΛΗΣ Κ. ΛΙΑΠΗΣ

ΥΦΥΠΟΥΡΓΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Ι. ΠΑΠΑΘΑΝΑΣΙΟΥ

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ